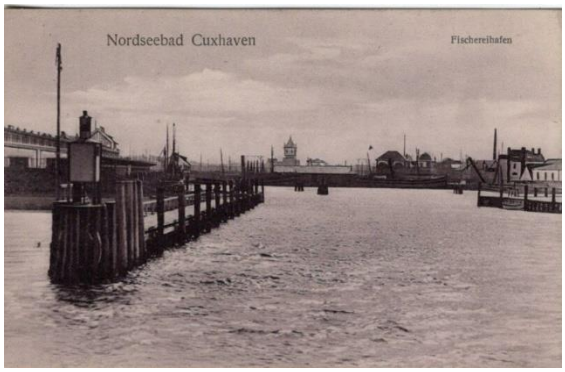
SEEKISTE, 2/1958

CUXHAVEN, 50 JAHRE AUF VORPOSTEN FÜR MORGEN

von Erwin Hilck

Der am stärksten befahrene Schiffahrtsweg in der ganzen Welt ist das Stück Elbe bei Cuxhaven. Mehr als 70 000 Schiffe waren es im vergangenen Jahr, die die „Alte Liebe“ passierten, dieses weltberühmte Bollwerk, dessen Ruhm im umgekehrten Verhältnis zu seiner wirtschaftlichen Bedeutung steht. Ausflugsdampfer von Hamburg oder auf der Weiterfahrt nach Helgoland machen hier fest.



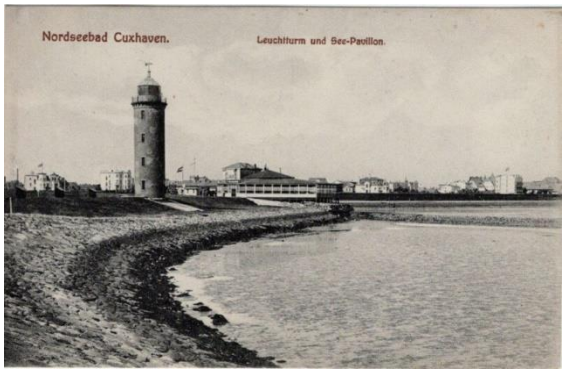
Die wirtschaftliche Bedeutung Cuxhavens liegt hinter den drei Brücken „Alte Liebe, Seebäderbrücke und Steubenhöft”, sie liegt in den Fischereihäfen.

Das war nicht immer so. Hochseefischerei von überörtlicher Bedeutung wird von Cuxhaven aus erst seit 50 Jahren betrieben. Am 23. Februar 1908 wurde der erste Dampfer-Fischereihafen eröffnet. Bis dahin war Cuxhaven nicht viel mehr als ein Zufluchtshafen gewesen, in dem wintertags für zwei bei drei Monate zwar an die hundert große seegängige Segelschiffe liegen konnten, der aber sonst nur von kleinen Küstenseglern und Fischern benutzt wurde, um den örtlichen Bedarf zu decken. Cuxhaven war wie ein Dornröschen, das auf einen Prinzen wartete, der es zum Leben erweckte.

Es ist eigentlich merkwürdig, dass Cuxhaven erst so spät zum Leben erwachte; denn seine günstige Lage an der Spitze des aus Elbe und Weser gebildeten und direkt nach See zu weisenden Dreiecks fordert doch geradezu heraus, hier etwas zu unternehmen. Vielleicht waren die weiter fluß-

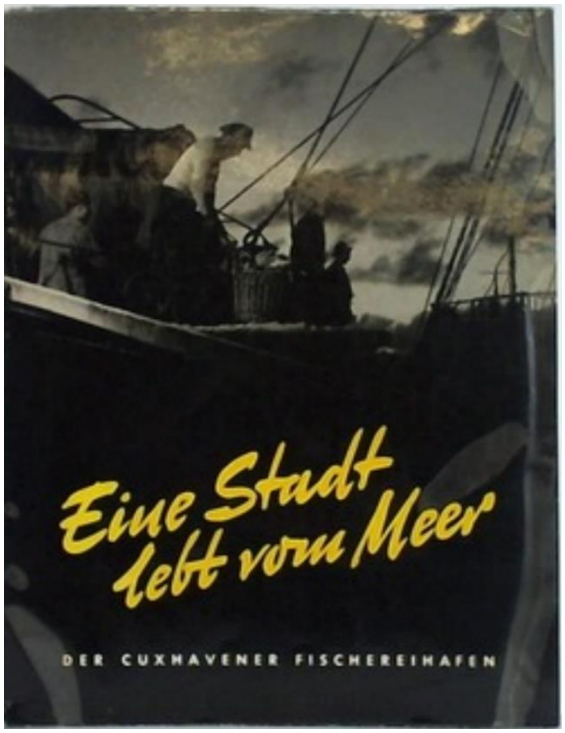
aufwärts gelegenen Städte Hamburg und Bremen mit ihrem natürlichen Sog so stark, daß unterhalb nichts Bedeutendes mehr entstehen konnte?

Wurde Bremerhaven am Anfang des vorigen Jahrhunderts nicht nur ausschließlich deshalb gegründet, weil die Weser zu versanden drohte, und die Oldenburger mit ihrem Bremen vorgelagerten und von allen Seeschiffen zu erreichenden Weserhafen Brake der großen Hansestadt den Lebensnerv abzuschneiden drohten? Der Kauf bzw. die Gründung Bremerhavens durch Bürgermeister Smidt war wie die Sprengung einer tödlichen Umklammerung



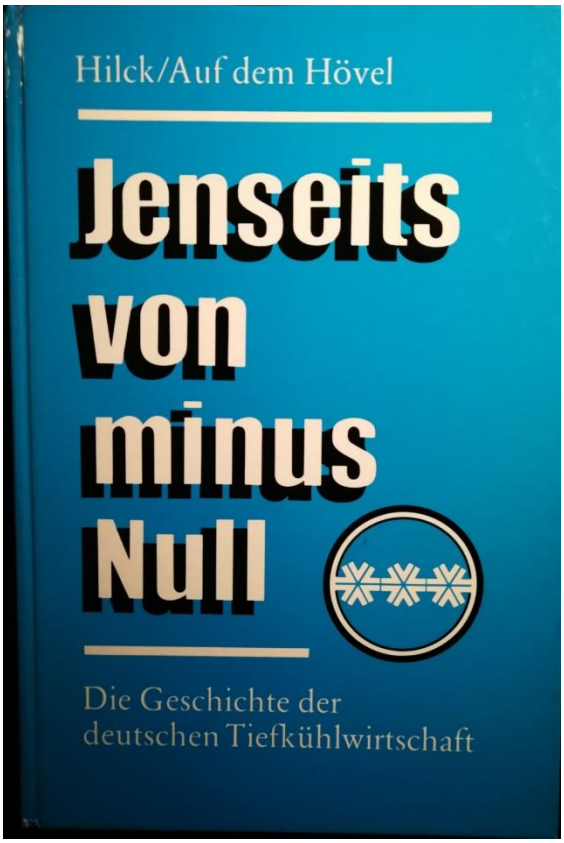
Bremens. Hamburg war niemals in einer solchen Gefahr, es genügte den Elbe-Hanseaten deshalb, Cuxhaven mit seiner vorgelagerten Insel Neuwerk lediglich als Sicherung der Elbeeinfahrt zu nutzen, als Sicherung gegen Seeräuber wie als An-

steuerungspunkt und Schutzhafen für seine Kauffahrteischiffe. Cuxhaven hatte keine Industrie und kein auf Seetransport drängendes Hinterland. Es war eine Nase ohne Körper. Bis gegen Ende des vergangenen Jahrhunderts gab es in Cuxhaven noch nicht einmal eine Eisenbahn. Der von Hamburg geplante Bau eines Fischereihafens und die Einrichtung eines Seefischmarktes waren deshalb kühne Unternehmungen; denn sie konnten sich praktisch auf nichts anderes stützen als auf den echten kaufmännischen Glauben, daß dieses Projekt Erfolg haben müsse. Dieser Glaube hatte zwar gute Gründe, doch



Erwin Hilck, der Verfasser des vorliegenden Artikels, veröffentlichte 1958 zum 50jährigen Bestehen der Seefischmarkt Cuxhaven GmbH das obige Buch!

fehlten damals ebenso wenig Stimmen, die das Vorhaben des Hamburgischen Senats (Cuxhaven gehörte bis in die Mitte der dreißiger Jahre zu Hamburg) als höchst überflüssig und geradezu utopisch bezeichneten. Denn der Seefisch war damals, vor 50 Jahren, noch keineswegs ein in Deutschland allgemein bekanntes Nahrungsmittel. Die Finkenwärder und Blankeneser Fischer versorgten die Märkte in Hamburg und Altona; in Geestemünde, heute in Bremerhaven aufgegangen, war sogar bereits ein großer Fischdampfer-Markt entstanden, aber durfte man diese Entwicklungen einfach auf Cuxhaven übertragen?



Ein weiteres Buch von Erwin Hilck (1979)

Durfte man, von der kleinen lokalen Fischerei abgesehen, hier einfach einen Seefischmarkt gleichsam „aus dem Boden stampfen“?

Alle großen Dinge sind kühnen Entschlüssen entsprungen. Die 50jährige Entwicklung Cuxhavens zu einem der bedeutendsten Fischereihäfen und zum Zentrum der deutschen Fischindustrie hat den Männern Recht gegeben, die sich mit ihren Planungen allen Widerständen zum Trotz durchsetzten. Zu diesen Männern gehören der damalige Präsident des Deutschen Seefischereivereins Walter Herwig, Fischereidirektor Prof. Dr. Lübbert und Albert Ballin, der Generaldirektor der Hapag. Zu

ihnen gehören viele, für die diese drei Namen als pars pro toto stehen mögen.

Cuxhaven wurde „gemacht“ — und es hat sich gemacht! Wer heute durch die weiten Anlagen mit den großen Hafenbecken, den kilometerlangen Auktionshallen und den Fabriken über Fabriken geht, wer das Bienenhaus-Treiben in den Vormittagsstunden erlebt und sieht, wie täglich tausende von Zentnern Frischfisch und Millionen Dosen Fischkonserven in den Spezial-Fischzügen und großen Thermos-Lastzügen zur schnellen Fahrt in die binnenländischen Verbrauchszentren verladen werden, wie sich ein Netz von Island und Grönland, von der norwegischen Küste und der Barentssee bis in die fernsten Winkel des Bundesgebietes, bis weit nach Europa hinein und selbst bis ins überseeische Ausland erstreckt — wer heute das vielgestaltige Bild der Fischwirtschaft überblickt, dem will es fast als unmöglich erscheinen, daß dieser gewaltige Aufbau in 50 Jahren erfolgen konnte — in 5 Dezennien, die von zwei furchtbaren, und auch für die Hochseefischerei vernichtenden, Kriegen unterbrochen waren.

Im Rahmen der gesamten deutschen Wirtschaft steht die Fischwirtschaft umsatzmäßig weit von der Spitze entfernt — soweit, daß man an ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung zweifeln mag.

Aber können nüchterne Zahlen überhaupt etwas über die tatsächliche Bedeutung aussagen? Die wahre volkswirtschaftliche Bedeutung der Fischwirtschaft liegt in der Zukunft. Denn die Erde wird in 50 Jahren nicht mehr ausreichen, die bis dahin auf das Doppelte angestiegene Bevölkerung zu ernähren. Schon heute hat die Weltfischproduktion fast die Höhe der Weltfleischproduktion erreicht. Der überall in der Textilindustrie vordringende Kunststoff ist bereits Ausdruck der Notwendigkeit, die natürliche und pflanzliche Woll- und Baumwollproduktion zugunsten der Vergrößerung der Nahrungsmittel-Anbauflächen zu verringern.

Ein weiteres Buch von Erwin Hilck (1930)

Die Fischdampfer, das Rückgrat der gesamten Fischwirtschaft, haben das vergangene Jahr mit schweren Verlusten abgeschlossen, weil sie eine Mißernte heimbrachten. Der Direktor einer der größten Reedereien erklärte: *„Wenn ein Wissenschaftler aufsteht und mir unwiderlegbar beweist, daß wir auf das Meer als Nahrungs-und Rohstoffquelle verzichten können, dann werde ich morgen unsere Dampfer anbinden*.“

Als vor 50 Jahren der Cuxhavener Fischereihafen eröffnet wurde, dachte sicherlich noch niemand in solchen Perspektiven. Heute wäre es frevelhaft, sie außer Acht lassen zu wollen.

Cuxhaven steht auf einem Vorposten für morgen. Und nur diese Tatsache allein rechtfertigt es, von seinem 50jährigen Jubi-

läum in aller Öffentlichkeit Notiz zu nehmen.

50 Jahre Seefischmarkt Cuxhaven, 50 Jahre Kampf mit den Gewalten des Meeres. 50 Jahre Versorgung der Menschen mit einem der wertvollsten Nahrungsmittel, die wir haben. 50 Jahre auf Vorposten für morgen.

Erwin Hilck war Geschäftsführer der Seefischmarkt Bremerhaven und Cuxhaven GmbH